CATALDO

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA

TRANVÍA

Á LA

UNIÓN Y MAROÑAS

LEY RELATIVA Á LA ELECTRIFICACIÓN DE SUS LINEAS

CUADERNO II

MONTEVIDEO

TALLERES JUAN FERNÁNDEZ; 25 DE MAYO, 142

1906

R
352.6
Mon tUM

R
352.6
Mon tUY
C. 2
Col. reserva

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA

TRANVIA

A LA

UNION Y MAROÑAS

LEY RELATIVA Á LA ELECTRIFICACIÓN DE SUS LINEAS

CUADERNO II

MONTEVIDEO
TALLERES JUAN FERNÁNDEZ; 25 DE MAYO, 142
1906

010163

JUNTA DE VECINOS MONTEVIDEO
BIBLIOTECA
"JOSE ARTIGAS"

Tranvía á la Unión y Maroñas

Ley relativa á la electrificación de sus líneas

PODER EJECUTIVO.

Montevideo, Marzo 16 de 1906.

Honorable Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de elevar á Vuestra Honorabilidad los antecedentes relativos á la concesión otorgada por la Junta Económico-Administrativa de la Capital á la empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, con motivo del cambio de tracción de sangre por la eléctrica.

Consecuente el Poder Ejecutivo con sus opiniones en los casos de las concesiones del Tranvía al Paso del Molino y Cerro, y Oriental, se permite manifestar á Vuestra Honorabilidad que, á su juicio, debe agregarse á las condiciones establecidas por la Junta Económico-Administrativa, la de que la empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas prolongue sus líneas cinco kilómetros más hacia las afueras.

Como en los casos citados, el Poder Ejecutivo, al solicitar esta ampliación, se funda en que uno de los mayores beneficios que deben prestar los tranvías de tracción eléctrica es el de facilitar los transportes rápidos y económicos; y en que

la ciudad de Montevideo está rodeada de núcleos de población que necesitan ligarse á ella por esas vías, facilitando la residencia y el aprovechamiento de todas las ventajas que poseen á los elementos de trabajo.

Saludo á Vuestra Honorabilidad con la mayor consideración.

JOSÉ BATLLE Y ORDÓÑEZ.
CLAUDIO WILLIMAN.

TESTIMONIO. — CONCESIÓN. — En Montevideo, á cuatro de Abril de mil novecientos, ante el suscrito Escribano Auxiliar de Gobierno y Hacienda y testigos al final firmados, comparecen don Antonio Montero y don Ramón V. Benzano, en su carácter de Presidente el primero y Secretario General el segundo de la Junta-Económico-Administrativa de la Capital por una parte, y por la otra los señores don Augusto Hoffman y don Enrique Harley en su respectivo carácter de Presidente y Secretario del Directorio del Tranvía á la Unión y Maroñas, todos de esta vecindad, hábiles y personas de mi conocimiento de que doy fé, y dicen lo siguiente que consigno en este protocolo de contratos de Gobierno á mi cargo: Que el doctor don José María Castellanos en representación de la Comisión Directiva del Tranvía á la Unión y Maroñas, se había presentado á la Corporación Municipal con el escrito que á continuación se transcribe y dice así: «Señor Presidente de la Junta Económico-Administrativa:—José María Castellanos, ante el señor Presidente, como mejor proceda digo: Que en la conferencia que á mi solicitud, en representación de la Comisión Directiva del Tranvía á la Unión y Maroñas tuvo á bien acordarme esa Honorable Corporación con el objeto de ver si era posible llegar á un arreglo para la unificación de las concesiones por el término de 25 años, sobre la base ya de una suma determinada, ya de un tanto por ciento sobre las entradas brutas de la línea, de acuerdo en general la Corporación con la idea, predominó la del porcentaje sobre las entradas, quedando resuelto en ese acto que el señor Director de Obras Municipales estudiaría las concesiones que manifestó no co-

nocer, informaría á la Junta, y que se me citaría para una nueva reunión cuando ese informe se hubiera producido. La demora de ese informe, así como la elección de la nueva Junta, ha sido la causa de que esa conferencia no haya tenido lugar. —En la inteligencia de que esa Honorable Corporación, de que forman parte varios de los antiguos miembros y entre ellos el señor Presidente, no hayan cambiado de idea y crean del caso continuar las gestiones interrumpidas por las causas indicadas, rogaría al señor Presidente tuviese á bien señalarme día para una conferencia en la que podriamos llegar á una solución que conciliase los intereses del Municipio y los de la Empresa. Por tanto, al señor Presidente suplico se sirva resolver como dejo pedido.—*José M.ª Castellanos*». Que á este escrito resolvió la H. Junta, en fecha diez y seis de Febrero de mil ochocientos noventa y nueve, nombrar una Comisión Especial de su seno, compuesta de los señores Directores de Obras Municipales, de Rodados y de Tesorería, para que después de celebrar las conferencias del caso informaran del resultado. — Que dicha Comisión produjo su informe en fecha quince de Junio del propio año, el que, con la resolución recaída, que obran de fojas ocho á trece y de fojas trece á diez y ocho del expediente relativo, se transcriben también á continuación y dicen así: — «Montevideo, Junio 15 de 1899. — Señor Presidente: — La Comisión Especial nombrada para dictaminar en este asunto, le ha consagrado una atención detenida, celebrando con el representante de la Empresa de Tranvía á la Unión y Maroñas repetidas conferencias con el objeto de discutir bases de arreglo y fijar conclusiones. — Para armonizar los propósitos que las partes sustentaban en el debate, fué necesario dilucidar en primer lugar la posición respectiva de ambas, es decir, el derecho de la Junta á reclamar las remuneraciones que con sujeción al precepto de la ley de la materia se creía en el caso exigir, y el de la Empresa á restringirlo dentro de los límites que á su juicio estimaba equitativo.—En las entrevistas, esos tópicos merecieron una prolija dilucidación, y la Comisión se complace ahora en poner de manifiesto que sus esfuerzos en el sentido de obtener una solución aceptable tuvieron éxito, arribándose á acordar bases que fueron admitidas en común.—La Comisión entiende que no es propio ya renovar controversias con relación

á las cláusulas de los contratos de concesión, baste decir que la Empresa sostiene que la línea que corresponde á las calles Rincón y Mercedes tiene veinte años de duración, los cuales se prorrogan por otros veinte, si no se hace uso del derecho de expropiación al terminar aquel plazo.—La Comisión, como queda dicho, se reserva su opinión sobre el particular.—La de la Unión que recorre las calles 18 de Julio, Juncal y 25 de Agosto, caduca de doce en doce años.—De manera que la primera de esas concesiones tendría todavía un término de duración, según la Empresa, de 14 años. Y la segunda un plazo de 5 años.—Lo que ahora solicita la Empresa es que se unifiquen ambas concesiones ajustándose un plazo fijo de veinticinco años, que es el máximum que la ley autoriza.—Este temperamento conviene á ambos interesados, puesto que se simplifican las condiciones de contratación, dándose unidad á las obligaciones y derechos recíprocos. Pero, como esta concesión importa una gran ventaja para la Empresa, claro es que debe retribuirla con beneficios favorables para los intereses del Municipio.—En esa virtud la Comisión pasa á formular los artículos mediante los cuales es factible el otorgamiento del nuevo contrato: 1.º La Junta Económico-Administrativa acuerda á la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, una nueva concesión por el término de 25 años, que se contarán desde el día de la escritura.—Art. 2.º El trazado de las secciónes que comprenden las líneas y sus ramales será como se expresa en seguida: 1.ª Sección—Desde la calle 25 de Agosto frente al Portón de la Aduana ó esquina con la calle Yacaré, por la de 25 de Agosto y prolongación de Cerro Largo hasta la de Florida; Florida entre Cerro Largo y Plaza Independencia para tomar 18 de Julio, 18 de Julio circunvalando la Plaza de Cagancha, hasta 8 de Octubre, 8 de Octubre hasta 18 de Julio de la Villa de la Unión. 18 de Julio de esa Villa hasta la Estación del Tranvía en la plaza «20 de Febrero».—Prolongación de la misma 18 de Julio en Maroñas desde la estación hasta el camino sin nombre que pasa por frente de las propiedades de Costa y Espelosín.—Ese camino hasta el conocido por de las Curtidurías, una cuadra de este otro para tomar el llamado de las Carreras Nacionales ó de Magariños, hasta el que limita el pueblo Ituzaingó, que se sigue por su costado Sudeste, y las demás del mismo pueblo que se ocupan en la actualidad y son la de la Unión hasta

Brandzen, Brandzen entre Unión y 18 de Julio, 18 de Julio entre Brandzen y Lavalleja, Lavalleja entre 18 de Julio y Sociedad Hípica, y por esta hasta la calle del nuevo Circo que da acceso inmediato al Hipódromo.—2.ª Sección—Desde la esquina Sud de las calles de Colón y Rampla (Cubo del Norte) por la de Colón para alcanzar la de Washington, Wáshington entre Colón y 1.º de Mayo y circunvalación de la Plaza Zabala. Rincón y su prolongación por Mercedes hasta Sierra; Sierra entre Mercedes y Carmen, Carmen entre Sierra y 8 de Octubre, para unirse con esta del trazado de la 1.ª Sección.—Ramal—Desde la calle 18 de Julio por Arenal Grande hasta Chaná, donde hará zig zag para tomar la de Asamblea, Asamblea entre las de Chaná y San Salvador San Salvador entre las de Asamblea y Juan D. Jackson, Juan D. Jackson entre las de San Salvador y Porvenir. —Ramales de Unión.—Calle Zabala entre las de 25 de Agosto y Rincón, Juncal entre las de 25 de Agosto y Plaza Independencia. Circunvalación de la Plaza Independencia. Calle Yaro entre Mercedes y Colonia, Colonia y prolongación de la de Carmen entre las de Yaro y Sierra, Arenal Grande entre las del Carmen y 18 de Julio, República entre las de Carmen y Colonia con entrada á la Estación del Cordón. Calle Montevideo de la Villa de la Unión entre las de 18 de Julio y Joanicó y ésta desde Montevideo hasta unirse con la línea de la calle de 18 de Julio en la Estación de la Unión y la calle General Flores entre las de 18 de Julio y Rondeau.—Art. 3.º En retribución, la Empresa entregará á la Junta en el acto de firmarse el convenio, la suma de veinte mil pesos oro. Además, la Empresa contribuirá mensualmente y mientras dure la concesión, con el tres y medio por ciento de sus entradas brutas y cuyo importe vertirá en los primeros días del mes entrante en la Tesorería Municipal. Entiéndese por entradas brutas, todo lo que produzca la Empresa por cualquier concepto.—Art. 4.º La nueva tarifa de pasajes á regir, será la siguiente: desde la Aduana, por cualquiera de las líneas hasta las Tres Cruces, Boulevard General Artigas y viceversa, 0.04 centésimos. Desde las Tres Cruces, Boulevard General Artigas hasta la Estación de la Unión y viceversa, 0.04 centésimos. Y desde este punto hasta Maroñas, Circo de las Carreras y viceversa, 0.04 centésimos. Los estudiantes que acrediten ser alumnos de los establecimientos de Instrucción Pública, gozarán el beneficio del me-

dio pasaje por cualquiera de los trayectos descriptos.—Art. 5.º Los desvíos establecidos en las calles de la ciudad vieja, conservarán el carácter de precarios con arreglo al permiso que autorizó la instalación. — Art. 6.º La Empresa conservará el adoquinado, empedrado ó macadam dentro de sus líneas y más cincuenta centímetros á sus costados exteriores, en el más perfecto estado de vialidad. — Art. 7.º La Empresa facilitará á la Junta cincuenta tarjetas de libre tránsito para sus empleados ó funcionarios públicos. A los miembros de la Junta y á su Secretario General les servirá de distintivo, á los efectos del libre pasaje, la medalla municipal. — Art. 8.º El personal de la Empresa estará compuesto, por lo menos en sus dos terceras partes, de ciudadanos orientales. — Art. 9.º La Empresa se sujetará á la reglamentación vigente y á la que en lo sucesivo se adopte, siempre que no sea contraria á las cláusulas de su concesión. — Las bases precedentes las considera esta Comisión hábiles para celebrar en definitiva el contrato de concesión requerido por la Empresa.—En general han sido aceptadas por su representante, pero ello no obliga de ningún modo á la Corporación, la que podrá adoptar como autoridad superior, la resolución que estime por más arreglada.—*Eduardo Monteverde—Claudio Williman—Pedro B. Hardoy.* —JUNTA ECONÓMICO ADMINISTRATIVA.—Montevideo, Septiembre 14 de 1899.—Vistas y consideradas en acuerdo estas actuaciones tendientes á solucionar la renovación de las concesiones de los tranvías del Centro y de la Unión por el término legal, en virtud de gestión deducida por la Empresa propietaria;—Atento las conclusiones del informe de la Comisión ponente y de conformidad con el parecer emitido al efecto, se aceptan en general las bases propuestas, con la única modificación sustancial en cuanto se refiere á la remuneración á exigirse, conforme á lo que prescribe la ley de la materia, de la cuota del porcentaje que se reduce á tres, debido á la circunstancia principalmente de haber manifestado la Empresa por medio de su representante resistencia á asentir al tipo que prefija la Comisión.—Amplíanse asimismo dichas cláusulas con los artículos que ya han sido sancionados para regir en estos casos, puesto que contemplan las exigencias del servicio público, y los bien entendidos intereses de la comunidad con facilidades al transporte cómodo y barato, en mérito de lo cual la Junta, resolviendo

definitivamente dispone: 1.º La Junta Económico Administrativa acuerda á la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas una nueva concesión por el término de veinticinco años, que se contarán desde el día de la escrituración.—2.º El trazado de las secciones que comprenden las líneas y sus ramales será como se expresa en seguida: 1.ª Sección—Desde la calle 25 de Agosto frente al portón de la Aduana, ó esquina con la calle Yacaré, por la de 25 de Agosto y prolongación de Cerro Largo hasta la de Florida, Florida entre Cerro Largo y Plaza Independencia para tomar 18 de Julio; 18 de Julio circunvalando la Plaza Cagancha hasta 8 de Octubre; 8 de Octubre hasta 18 de Julio de la Villa de la Unión; 18 de Julio de esa Villa hasta la Estación del tranvia en la Plaza 20 de Febrero. Prolongación de la misma de 18 Julio, en Maroñas, desde la Estación hasta el camino sin nombre que pasa por frente de las propiedades de Costa y de Espelosín. Ese camino hasta el conocido por de las Curtidurías, una cuadra de este otro para tomar el llamado de las Carreras Nacionales ó de Magariños hasta el que limita el pueblo Ituzaingó que se sigue por su costado Sud Este y las demás del mismo pueblo que se ocupan en la actualidad y son la de la Unión hasta Brandzen, Brandzen entre Unión y 18 de Jnlio, 18 de Julio entre Brandzen y Lavalleja, Lavalleja entre 18 de Julio y Sociedad Hípica y por èsta hasta la calle del nuevo Circo que dá acceso inmediato al Hipódromo.—2.ª Sección—Desde la esquina Sur de las calles de Colón y Rampla (Cubo del Norte) por la de Colón para alcanzar la de Wáshington, Wáshington entre Colón y 1.º de Mayo y circuvalanción de la plaza Zabala, Rincón y su prolongación por Mercedes hasta Sierra, Sierra entre Mercedes y Carmen; Carmen entre Sierra y 8 de Octubre para unirse con ésta del trazado de la 1.ª Sección.—Ramal—Desde la calle 18 de Julio por Arenal Grande hasta Chaná donde hará zig zig para tomar la de Asamblea, Asamblea entre las de Chaná y San Salvador, San Salvador entre las de Asamblea y Juan D. Jakson, Juan D. Jakson entre la San Salvador y Porvenir—Ramales de Union —Calle Zabala entre las de 25 de Agosto y Rincón, Juncal entre las 25 Agosto y Plaza Independencia. Circunvalación de la Plaza Independencia. Calle Yaro entre Mercedes y Colonia, Colonia y prolongación de la de Carmen entre las de Yaro y Sierra, Arenal Grande entre las de Carmen y 18 de Julio, República en-

tre las de Carmen y Colonia con entrada á la Estación del Cordón. Calle de Montevideo de la Villa de la Unión entre las 18 de Julio y Joanicó y esta desde Montevideo hasta unirse con la línea de la calle 18 de Julio en la Estación de la Unión y la calle General Flores entre las de 18 de Julio y Rondeau.—3.ª En retribución la Empresa entregará á la Junta en el acto de firmarse el convenio la suma de veinte mil pesos oro. Además la Empresa contribuirá mensualmente y mientras dure la concesión con el «tres por ciento» de sus entradas brutas y cuyo importe vertirá en los primeros días del mes entrante en la Tesorería Municipal. Entiéndese por entradas brutas todo lo que produzca la Empresa por cualquier concepto. 4.º La nueva tarifa de pasajes á regir será la siguiente: Desde la Aduana por cualquiera de las líneas hasta las Tres Cruces (Boulevard General Artigas) y viceversa 0. 04 centésimos; desde las Tres Cruces (Boulevard General Artigas) hasta la estación de la Unión y viceversa, 0. 04 y desde este punto hasta Maróñas, Circo de las Carreras y viceversa, 0. 04 centésimos.--La tarifa para trenes extraordinarios no podrá ser mayor del duplo del precio común.—Esta cláusula no comprende los trenes qué se contraten como expresos.—Los estudiantes y colegiales que acrediten ser alumnos de cualquier establecimiento público, gozarán del beneficio del medio pasaje, es decir; pagarán la mitad del precio fijado tanto para los boletos como para la expedición de tarjetas.—La Empresa queda obligada cuando las necesidades lo exijan á juicio de la Junta, á hacer circular por la mañana y tarde y á las horas que al efecto se convengan, trenes especiales para obreros, á precio reducido.—5.º Los desvíos establecidos en las calles de la ciudad vieja conservarán el carácter de precarios con arreglo al permiso que autorizó la instalación. —6.º La Empresa estará obligada á mantener en buen estado el pavimento de las calles que recorran sus líneas en el espacio que comprendan sus rieles y 0 m. 50 cm. á cada lado de éstos. —7.º Si la Junta cambiase el pavimento será de cuenta á la Empresa la parte comprendida entre los rieles más 0 m. 50 cm. de cada lado.—8.º La Empresa se compromete á prestar acatamiento, sin reclamo alguno, á la disposición general sobre servidumbre de vías que se dicte y tendrá carácter obligatorio para todas las empresas de tranvías.—9.º La empresa facilitará á la Junta 50 tarjetas de libre tránsito para sus empleados ó fun-

cionarios públicos.—A los miembros de la Junta y su Secretario General les servirá de distintivo, á los efectos del libre pasaje, la medalla municipal.—10. El personal de la Empresa estará compuesto por lo menos en sus dos terceras partes de ciudadanos orientales.—11. La Empresa se sujetará á la reglamentación vigente y á la que en lo sucesivo se adopte, siempre que no sea contraria á las cláusulas de su concesión.—12. Vencido el plazo de duración estipulado, la concesión quedará sin más trámite, de hecho y de derecho, caducada, con arreglo á la ley vigente de tranvías.—Hágase saber á la Empresa, debiendo reducirse á escritura pública el asunto á los sesenta días después de notificada, vencido cuyo plazo sin que se haya llenado ese requisito, quedará nulo y sin valor alguno todo lo obrado.—*Montero—R. V. Benzano*, Secretario». —Que notificado de esta resolución el doctor Castellanos, después de varios trámites, presentó el escrito de fojas veintiuno á veintiocho que igualmente se inserta y dice así: «Señor Presidente de la Junta Económico-Administrativa.—José María Castellanos, por la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, en el expediente sobre unificación de las concesiones y renovación de las mismas, á esa Honorable Corporación, como mejor proceda digo: Que notificado de la resolución recaída, vengo por el presente á hacer las observaciones á que ella se presta y á indicar las modificaciones que á mi juicio, y espero también que al de los ilustrados miembros de la Junta, deben hacerse, teniendo en cuenta el arreglo definitivo celebrado con el señor Colladón para la nueva concesión que se va á otorgar á la Empresa de los Tranvías del Este, Reducto, Pocitos, Unión y Buceo. Desde luego haré notar, porque es de tomarse en consideración, que la Empresa que represento sólo tiene dos líneas: la del Centro y la de la Unión y Maroñas, que en realidad no constituyen sino una, mientras que las que el señor Colladón representa son cuatro. La de la Unión y Maroñas sólo recorre 36 kilómetros de vía,—las del Este, Reducto, Pocitos y Buceo recorren 70 kilómetros, es decir, el doble. La remuneración por la concesión debe, pues, estar en relación con la extensión de las líneas, no pudiendo, en justicia, exigirse lo mismo á la Empresa que tiene un trayecto de la mitad del que tiene la otra. Paso, pues, á observar las bases acordadas.—En la primera habrá que agregar para

la debida claridad, que la concesión que se acuerda es para la explotación exclusiva de las calles que hoy recorren las líneas de esta Empresa, según sus respectivas concesiones. —Tercera base:—se establece la entrega en el acto de la escrituración, de 20.000 pesos. Esta suma no está en relación con la que paga la Empresa de los tranvías del Este, Reducto, Pocitos, Unión y Buceo; pero, como en las conferencias que tuve con la Comisión Especial nombrada, manifesté que la diferencia entre lo ofrecido, 3.000 libras esterlinas, y lo pedido, 20,000 pesos, no sería una dificultad para llevar á término el asunto, estoy autorizado para aceptar esta suma, debiendo tenerse en cuenta por la Junta, la cantidad que hoy se paga de más con relación á lo que abona la Empresa del señor Colladón, para cuando se fije la cantidad que debe abonar la Empresa que represento en el caso de establecer la tracción eléctrica, estableciéndose la debida proporcionalidad. Esto por lo que respecta á la cantidad. Por lo relativo al pago de la misma, la Junta concede al señor Colladón dos plazos. El primero para entregar la mitad de los 40,000 pesos, ó sea 20,000 pesos tan pronto como se promulgue la ley relacionada con la duración de la concesión, y los 20,000 pesos restantes al año de su vigencia. Tendria, pues, en justicia, que acordarse los mismos plazos al Tranvía de la Unión y Maroñas. Pero teniendo en cuenta las manifestaciones que hice á la Comisión Especial, nombrada por la Junta, en las varias conferencias que con ella he tenido para discutir las bases de la unificación y renovación de las concesiones, en el sentido de influir con el Directorio para que la suma se entregase de una vez, he obtenido de dicho Directorio el que acceda á lo que de él solicité, teniendo en consideración que esos dineros van á emplearse en mejoras que beneficiarán al Municipio. La fecha del pago la determinaré más adelante, cuando me ocupe del punto relativo al cambio de tracción, punto que también se ha tratado en conferencias con la Comisión Especial. Sobre la segunda parte de la base 3.ª relativa al 3 % que deberá la Empresa entregar á la Junta de sus entradas brutas, debe hacerse una pequeña aclaración como se ha hecho en la concesión Colladón, es decir, que la palabra «entradas» se refiere única y exclusivamente á las entradas de pasajes y no á las de cualquiera otra clase que pueda tener la Sociedad.—Base

4.ª: La tarifa fijada por la Junta en este expediente es la misma fijada primitivamente para las líneas representadas por el señor Colladón. Pero atendiendo las observaciones hechas por este señor, la Junta ha modificado esa condición y ha quedado establecida una tarifa de cuatro centésimos hasta las estaciones centrales, rigiendo la tarifa actual desde las estaciones para afuera. Quedará, pues, fijada la tarifa de cuatro centésimos moneda nacional oro ó su equivalente en el caso de dictarse alguna ley sobre curso forzoso ó depreciación de la moneda menor, hasta la estación del Cordón, y vigente la actual para la Unión y Maroñas. A los cinco años regirá la tarifa de cuatro centésimos de la Estación Central á la Unión y seis centésimos de ésta á Maroñas. En cuanto á pasajes para estudiantes de la Universidad se expedirán tarjetas mensuales á mitad de precio, debiendo justificarse la calidad de tales con la matrícula correspondiente. Estas tarjetas serán personales, sin que pueda hacer uso de ellas otra persona que el mismo estudiante en los días y épocas en que funcionan las clases. En cuanto á los trenes especiales á precios reducidos para obreros, la Empresa no tendrá inconveniente en hacerlos circular de mañana para que lleguen á la hora en que empiezan los trabajos y á la tarde á la hora en que éstos terminan; pero como la misma Junta lo indica, esto será cuando las necesidades lo exijan, es decir, cuando las obras públicas que se emprendan requieran la traslación desde los suburbios ó alrededores de la ciudad, de los obreros al centro de la misma, y haya número suficiente de éstos para que compense á la Empresa el servicio á precio reducido.—Base 5.ª Siendo necesarios los desvíos establecidos para el buen servicio de las líneas, porque ellos facilitan la rapidez de la comunicación de un punto á otro, en lo cual está interesado el público debe entenderse que la calidad de precarios que según este artículo conservarán, no significará la facultad de hacerlos levantar por la simple voluntad, sino cuando resulte que perjudican el tránsito público. De la misma manera y en el interés de facilitar y mejorar el servicio, la Junta permitirá la construcción de los que en adelante sean necesarios siempre que no perjudiquen el tránsito, determinándose de acuerdo con la Junta la extensión y forma de los mismos.—Base 8.ª: Establece la Junta en esta base que la Empresa se comprometa á prestar acatamiento sin reclamo alguno

á la disposición general sobre servidumbre de vías que se dicte y que tendrá carácter obligatorio. Al observarse por el señor Colladón esta condición que también le fué impuesta haciendo notar que ella importaba una amenaza para la Empresa, que debía evitarse, y las servidumbres tenían que ser convencionales y compensarse en manera aceptable para las Empresas la Comisión especial en su informe á estas observaciones dijo: «que el artículo 28 había sido mal interpretado, y que la mente de la Comisión había sido la de subordinar á todas las empresas á soportar una servidumbre de tránsito, cuando la ley la impusiese con su imperio sobesano. Se quiso, decía, establecer una previsión análoga á la que rige en materia de ferrocarriles; la ley que llegue á dictarse con ese motivo, continuaba contemplará los derechos adquiridos, determinando las compensaciones á que hubiere lugar y el procedimiento á seguirse La ley de ferrocarriles promulgada en 27 de Agosto de 1884 fija reglas al respecto». La cita de la ley sobre trazado de ferrocarriles que establece la servidumbre obligatoria á que se refiere la Junta, es precisamente lo que ha alarmado á la Empresa que represento, pues si iguales disposiciones se dictasen para las Empresas de tranvías,—aún cuando tuviesen el carácter de obligatorias para todas las Empresas,—vendrían á constituir una amenaza para todas y á dar ocasión á innumerables discusiones y pleitos, desnaturalizando el objeto de las concesiones que es el de hacer correr exclusivamente sus coches por las calles concedidas.—Es necesario tener en cuenta, en primer término, cuál es el objeto de las servidumbres ferroviarias, para concluir que no pueden ser aplicadas á las mismas empresas de tranvías de cualquiera naturaleza que fueran.—La servidumbre ferroviaria se funda, y esta es la única base para establecerse, en el inconveniente de los trasbordos ó, más bien dicho, cambio de las mercaderías de los vagones de una Empresa á los de la otra, y el de los pasajeros de los coches de la estación de partida á los de la otra línea adonde aquélla llega por su concesión.—De ahí que consultando las conveniencias generales, la rapidez, el gasto que ocasionaría el trasbordo, el deterioro consiguiente de la mercadería al ser pasada de un vagón al otro, etc., se haya establecido por regla general la servidumbre de empalme que se verifica ya siguiendo los coches y vagones de una línea por los rieles de otra hasta la estación

terminal con sus coches y empleados como si constituyesen una sola línea, ya tomando coches y vagones la línea empalmada y llevándolos á la estación terminal con sus máquinas y personal. En uno y otro caso estableciéndose la justa compensación de estos servicios. Pero esta única razón que existe para establecer la servidumbre en las líneas ferroviarias no la hay en las líneas de tranvías.—No hay mercaderías que deban trasbordarse ni tampoco pasajeros. Si se estableciese una servidumbre igual á la que se establece para los ferrocarriles, tendríamos entonces que una Empresa mediante nna compensación podría recorrer con sus coches las mismas líneas que las otras, con lo cual dejarían por el hecho de ser tales concesiones para servir determinados trayectos, convirtiéndose en una sola, ó una amalgama de todas las concesiones, lo que por otra parte sería de todo punto imposible de realizar. No puedo suponer que esta haya sido la idea de la Honorable Junta, porque entonces no habría para qué otorgar concesiones para explotación de trayectos determinados. Pero como en materia de contratos es conveniente no dejar nada librado á la interpretación, cuando se pueden poner bien claras y terminantes sus cláusulas—creo que debe establecerse, y así lo solicito, que las disposiciones que se dicten sobre servidumbre serán obligatorias para la Empresa, siempre que no menoscaben los derechos adquiridos por la concesión y no importen la comunidad de uso de las líneas que le pertenecen, es decir: que no pueda una Empresa hacer por los rieles de otra el trayecto que á ésta le ha sido concedido. Al establecer la Honorable Junta la condición de someterse á lo desconocido, no extrañará que se hagan estas salvedades que, por otra parte, están de acuerdo con lo justo y legal y en armonía con los derechos hasta hoy reconocidos en todas las concesiones.—Base 9.ª Las tarjetas serán personales y se darán mensualmente. Estas son las observaciones que tengo que hacer á las condiciones, impuestas, que espero ha de tomarlas en consideración esa honorable Corporación para modificarlas en el sentido que indico. Además, pido también se establezca por una cláusula final el derecho de esta Empresa para cambiar la tracción actual por la eléctrica ú otra fuerza motriz aprobada por la Municipalidad cuando así lo determinase la Empresa. En este caso la Sociedad que represento tendrá los mismos derechos y con-

traerá las mismas obligaciones determinadas en la concesión otorgada á la Empresa de los Pocitos, Reducto, Buceo, Unión y del Este, representadas por el señor Colladón, abonando á la Junta además de los veinte mil pesos de que habla el artículo ó base 3.ª por el otorgamiento de esta concesión por 25 años, la de 10.000 pesos. Como dije al principio, el señor Colladón por la empresa de los tranvías que representa paga como retribución á la Junta la suma de 40.000 pesos. Pero esas líneas recorren un trayecto de 70 kilómetros, mientras que las de Unión y Maroñas sólo recorre 36, ó sea la mitad. Exigiéndose á esta Empresa 20.000 pesos por solo la concesión de 25 años, lo que no está en relación con la suma pedida y convenida con el señor Colladón por una concesión de 75 años, justo es que se tenga en cuenta que ya se abona la que en proporción correspondería por la concesión de 75 años. En este sentido los 10.000 pesos que ofrece la Empresa abonar en caso de establecer la tracción eléctrica son 10.000 pesos más en proporción de lo que paga la Empresa del Reducto, Buceo, Pocitos, Unión y Este. Como por lo relativo á ésta cláusula habrá que elevar á las Honorables Cámaras por el conducto correspondiente estos antecedentes, el pago de los 20.000 pesos por la concesión de 25 años establecida en el artículo 3.º se hará por la Empresa á los quince días de dictada la ley que fije el término de años para la validez de esta concesión en el caso de establecerse por la Empresa la tracción eléctrica ú otra aceptada por la Junta. El de los 10.000 pesos que abonará además la Empresa en el caso de cambio de tracción indicado, se hará 15 días después que la Comisión Directiva de la Empresa haga saber á la Junta su determinación de establecerla. Deberá también establecerse que la Empresa seguirá gozando como hasta ahora de la exoneración de derechos para los materiales que importe con destino al tranvía.—Por tanto: al señor Presidente suplico que habiéndome presentado se sirva resolver como dejo pedido.—Es justicia, etc., etc. Otro sí digo: Que no obstante la representación que se me ha conferido por la Empresa para llevar á término este asunto, firma también este escrito, el señor Presidente y Secretario de la Comisión Directiva.—*José M. Castellanos*—A. *Hoffman*, Presidente.—*Henry Harley*, Secretario».—Que pasado este escrito á la Comisión Especial se produjeron entonces el informe y resolución sí-

guientes:—«Señor Presidente:—La Comisión Especial se ha impuesto de la última exposición de la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas y pasa en consecuencia á consignar las observaciones que le ha sugerido. Desde luego, la Comisión considera que se trata de un asunto ajeno á largas disquisiciones, puesto que estriba en la apreciación de hechos concretos sobre los cuales se ha formado conciencia, porque son el resultado de una meditación especial y no de juicios más ó menos doctrinarios. Así es que la Comisión será somera en sus ideas y la refutación tan breve como lo permita la recta inteligencia de los temas planteados. Las comparaciones entre Empresas y la argumentación que se vierte con ese motivo, son ocasionadas á perturbar el criterio más que aclararlo ó á ilustrarlo. Procede, pues, se simplifique el debate, que se reduce, en último caso, á un avenimiento equitativo entre las partes. La circunstancia de que la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas sirva dos líneas, y la que representa el señor Colladón, tres, nada significa en esta emergencia, porque no es materia de kilometraje la que se dilucida. En general la importancia y el rendimiento de las líneas no está en proporción con su extensión longitudinal. Los tranvías de corto trayecto producen más y cuesta menos su funcionamiento, que los que recorren una red mayor. Los ramales de afuera más que beneficiosos, se ofrecen casi siempre de condición gravosa. Luego las apreciaciones tendentes á obtener disminución de remuneración sobre la base de una menor extensión de recorrido que presenta el Tranvía á la Unión y Maroñas en parangón con las del Este, Buceo y Reducto, no deben aceptarse ni modificar el ánimo de la Corporación en el sentido de una rebaja. La explotación exclusiva de las calles no puede pactarse porque sería nula, careciendo de todo valor jurídico. La Junta legalmente no puede acordar esa especie de privilegio. Las objeciones que se vierten á la base tercera, a más de ambiguas son contradictorias y oscuras. Al respecto debe declararse que la Junta mantiene intacta su resolución, lo mismo que la forma de pago de la cantidad requerida en retribución de la nueva concesión á otorgarse. El cambio de tracción eléctrica conviene no involucrarlo en este negociado.—Cuando la Empresa se resuelva á transformar sus lineas será llegado el caso y la oportunidad de acordar la au-

torización.—Antes es prematuro ocuparse de la cuestión. La Corporación debe significárselo así á la Empresa, en obsequio á la pronta solución de las diferencias suscitadas.—La aclara ción pretendida á la base tercera puede admitirse porque es lógica.—En cuanto al precio de la tarifa de pasajes á que alu dé la base cuarta, la Comisión opina por que la modificación se reduzca únicamente á declarar que el valor á cobrarse será en moneda legal, oro, sin asentir á las demás ampliaciones que la Comisión considera fuera de lugar y ajenas á la índole de la convención á celebrarse.—Insiste la Comisión en sostener que la tarifa tendrá que empezar á regir inmediatamente después de escriturada la nueva concesión y con arreglo á la escala sancionada, es decir, cuatro centésimos de cualquier punto de la ciudad hasta las Tres Cruces, Boulevard General Artigas, y cuatro centésimos desde aquí á la Unión. —La Comisión admite se aumente á seis centésimos el pasaje de la Unión á Maroñas.—Es de extrañarse la persistencia de querer limitar el pasaje de cuatro centésimos hasta la Estación central, en presencia de la rebaja que ha puesto en práctica la Empresa del Tranvía del Este, en el que, como se sabe, se viaja por esa cuota hasta la misma altura del Boulevard General Artigas, proponiéndose actualmente, según petición presentada, prolongar el ramal de la calle Brandzen por dicho Boulevard hasta encontrar el Camino 8 de Octubre, transportando los pasajeros hasta ese extremo al mismo precio de cuatro centésimos.—La salvedad que se opone á los estudiantes es de tan poca monta que no vale la pena consentirlo.—A más de ser corto el tiempo que se destina á va caciones, gran parte se emplea en los exámenes de fin de año. Cerradas las clases, el motivo de los viajes á la Universidad desaparece. Queda subentendido que la mejora en el precio de la tarjeta mensual, la gozarán también los estudiantes de los demás establecimientos públicos, conforme lo expresa el inciso correspondiente de la base 4.ª—La mente de la Comisión no fué novar la situación de los desvíos con relación al permiso que les otorgó y bajo cuyo imperio se instalaron y funcionan.—Las reservas expuestas referentemente á la base 5.ª no tienen, pues, en rigor razón de ser.—La cláusula relativa á la servidumbre de vía y que motiva una serie de demostraciones por parte de la Empresa, la Comisión no tiene

por qué ocuparse en rebatirlas, ni tampoco entiende deba apoyarlas ó prestigiarlas con su voto.—La ley, cuando llegue la oportunidad, las contemplará, si los representantes del pueblo lo estiman conveniente.—La Junta limita su acción á establecer el principio, dejando la forma y la ésencia á la solución deliberante de los altos Poderes del Estado.—Su pensamiento se ha traducido ya en términos que no consienten variación, porque sería incurrir en el reproche de inconsecuencia.—El punto está sometido actualmente á la decisión superior del Cuerpo Legislativo —El tenor de la cláusula aludida sancionada como norma de carácter general en las actuaciones que sustentó el señor Colladón, á propósito del cambio de tracción para los tranvías que administra, es el siguiente: «28. La Empresa se compromete á prestar acatamiento sin reclamo alguno á la ley que se dicte sobre servidumbre de vías y que tenga carácter general obligatorio y recíproco para todas las Empresas de tranvías».—Es de parecer, pues, la Comisión que se ratifique la prescripción antecedente en los términos que aparece redactada.—La Empresa sobre el particular se extiende en varias consideraciones, exagerando sin duda los peligros, los inconvenientes y hasta los abusos que prevé y desea evitar en resguardo de sus intereses de futuro —La adición á la base 9.ª puede resolverse de conformidad.—El pedido de que por una cláusula última se establezca el derecho de la Empresa de cambiar la tracción actual por eléctrica, debe desestimarse en absoluto.—Ya se ha dicho que cuando se decida operar esa tranformación la Empresa, entonces será el momento de estipular el convenio correlativo y la remuneración consiguiente. —La involucración demandada debe, pues, rechazarse porque es á todas luces improcedente.—Repite la Comisión en respuesta á la discusión que promueve la Empresa con tal motivo, que la base que determina el precio de renovación de la concesión es una prestación de naturaleza inalterable.—Los veinte mil pesos se oblarán del modo previsto.—La controversia suscitada sobre este punto, es, pues, completamente estéril.—La exoneración de derechos aduaneros, por concepto de la introducción de materiales destinados al tranvía, tiene aplicación con arreglo á los términos de la ley vigente.—La Empresa debe ampararse de sus preceptos y ejercitar en tal virtud las gestiones tendientes á ese fin.—Contraer un compromiso espe-

cial por parte de la Junta, al respecto, importaría invadir atribuciones que no le pertenecen.—La Corporación, no obstante lo informado, dispondrá lo que crea más acertado.—*Pedro B. Hardoy*,—*Claudio Williman*.—*Eduardo Monteverde*.—JUNTA ECONÓMICO ADMINISTRATIVA.—Montevideo, Febrero 20 de 1900.—Adóptase como resolución el parecer aconsejado en cada caso por la Comisión Especial en su precedente informe.—Notifíquese á la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, fijándole el plazo de quince días para que haga la declaración que estime oportuna.—MONTERO.—*R. V. Benzano*, Secretario.»—Que finalmente el doctor Castellanos presentó nuevo escrito en fecha 14 de Marzo del corriente, el que, con el informe de la Comisión Especial, resolución recaída y notificación que la acepta, se insertan también y dicen así: «Señor Presidente de la Junta Económico Administrativa.—José María Castellanos, por la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, ante esa honorable Corporación, como mejor proceda digo:—Que notificado de la resolución recaída en el expediente sobre la nueva concesión que gestiono, pedí á nombre del Directorio una conferencia á la Comisión Especial nombrada para dictaminar en este asunto, con la asistencia del Presidente y uno de los vocales del Directorio, conferencia que tuvieron á bien acordar. —El objeto era ver si cambiando ideas podía llegarse á la definitiva terminación de este asunto, desde que en lo principal la Sociedad aceptaba las bases contenidas en la resolución notificada, disintiendo simplemente en algunos detalles, fáciles á nuestro juicio de arreglar, conciliando de esta manera los intereses de la Municipalidad, los del público y los de esta Empresa. En esa conferencia manifestamos á la Comisión que estábamos dispuestos á aceptar la renovación de las concesiones por el término de veinticinco años con la tracción animal, abonando la suma pedida por la Honorable Junta, de veinte mil pesos, dentro de los quince días de otorgarse la escritura y demás prestaciones indicadas, pero que se nos diese también la opción para el cambio de la tracción por la electricidad, en cuyo caso aceptábamos las condiciones impuestas al señor Colladón como representante de las líneas Reducto, Pocitos, Buceo y Este.—En este caso, abonaríamos á la Municipalidad veinte mil pesos más, que con los veinte mil pesos abonados por la renovación y unificación

de las concesiones, harían los cuarenta mil pesos convenidos con el señor Colladón.—El plazo para optar por el cambio de tracción ya por la electricidad, ya por otro sistema más adelantado y que la Municipalidad aprobase, sería el de cuatro años á contar desde la fecha de la escrituración de la renovación y unificación de las actuales concesiones y de dos años para dejar terminados los trabajos.—En caso de que la Empresa no manifestase á la Junta dentro de los cuatro años que iba á hacer uso de la opción, perdería este derecho, quedando únicamente con la nueva concesión que se le va á otorgar por 25 años, con tracción animal, y por la cual, como ya se ha dicho, abonará la suma de veinte mil pesos, y entregará el 3 % de sus entradas brutas de pasajes. En esa conferencia, el Directorio, representado por el señor Presidente don Augusto Hoffman, y Vocal don Juan Mackenzie nombrados especialmente con este objeto, manifestaron á la Comisión Especial las razones que tenía la Empresa para pedir ese término necesario para buscar los capitales en Europa, que no se encontrarían sin la seguridad de obtener la concesión, y para preparar los materiales destinados á la obra, encontrando la Comisión Especial atendibles las razones aducidas. Otro de los puntos tratados en esa conferencia, fué el relativo al uso de las calles concedidas. La Empresa no quiso significar al decir «uso exclusivo» sino que no siendo, como no ha sido nunca, la mente de la Junta conceder el establecimiento de nuevas líneas por las mismas calles ya ocupadas por una Empresa, no solo por que ello importaría la ruína de ésta, burlando la concesiónque se otorga para el trayecto por calles determinadas, sino también, porque no es posible, materialmente, la coexistencia de dos líneas, sin perjuicio del tránsito público, no se permitiría el paralelismo sino en pequeñísimos trayectos indispensables á una línea y sin perjuicio de la Empresa.—La Comisión encontró razonables estas observaciones, porque esa había sido también la mente de la Comisión. En cuanto á tarifas, la Empresa acepta las propuestas por la Junta, y en el deseo de dar mayores facilidades al público, propuso una sola modificación, y es sobre la que debe regir desde la Aduana hasta el Camino de la Unión. En vez de ser la tarifa de cuatro centésimos desde el centro de la ciudad hasta el Hospital Italiano, será de cuatro centésimos hasta el edificio donde se

encuentra hoy el Parque Nacional. Desde éste á la Unión, cuatro centésimos también. De la Unión al Parque, cuatro centésimos; y cuatro centésimos del Parque á la Aduana. Esta modificación beneficia en mucho al público, pues puede recorrer mayor distancia por el mismo precio. Estas son las pequeñas modificaciones que solícita la Empresa, para proceder en seguida á la escrituración. Pido, pues, al señor Presidente se sirva dar vista de este escrito á la Comisión Especial, y con su dictamen que la Honorable Junta resuelva lo que crea de justicia, etc.—Por tanto: Al señor Presidente suplico que habiendo por evacuado la vista, se sirva resolver como dejo pedido. Es justicia que espero del señor Presidente.—Montevideo, Marzo 14 de 1900.—*José M. Castellanos.*—COMISIÓN ESPECIAL DE TRANVÍAS.—Señor Presidente: La conferencia á que alude el doctor Castellanos en el escrito que antecede tuvo lugar, en efecto. En ella se arreglaron las pequeñas divergencias de detalle que dividían las opiniones de la Junta y de la Empresa, en una forma tal que ha dado por resultado la manifestación de que instruye su solicitud última. En lo fundamental todo lo que la Junta ha resuelto queda aceptado por declaración expresa de la Empresa.—El derecho á transformar la tracción de las líneas por el sistema eléctrico, se límita á «cuatro años» á contar del día en que se celebre la escritura de renovación y unificación de la concesión.—La Comisión, después del cambio de ideas tenido en la entrevista con los señores representantes de la Empresa, no tiene óbice que oponer al pedido, porque lo considera justo y previsor, desde que en principio se admiten las condiciones impuestas con aquel motivo á los tranvías del Reducto, Buceo y del Este.—La explicación que el doctor Castellanos consigna con respecto al uso y paralelismo de líneas de tranvías en una misma calle pertenecientes á distintos concesionarios, es correcta y debe asentirse á ella porque la mente de la Corporación siempre fué no autorizar esa instalación sino en casos indispensables para la unión de dos vías, conforme está prescripto por disposiciones vígentes. La tarifa de pasajes, es mejorada por la Empresa, en beneficio del vecindario y de las localidades apartadas de la ciudad, su actitud es muy plausible y la Comisión se felicita de que se llenen de un modo tan satisfactorio las exigencias de los habitantes de la Unión y alrededores. Puede, pues, darse por definitivamente terminado el negociado que se viene de-

batiendo desde tanto tiempo atrás, con el asentimiento unánime y recíproco de las partes en juego. La sustanciación del asunto prueba además que cuando la buena fe y la mejor voluntad informa la conducta de los interesados, las soluciones amigables no tardan en tener su sanción práctica y eficaz.—Tal es el parecer de la Comisión Especial.—La Corporación, á pesar de lo expuesto, decidirá con su voto superior lo que conceptúe más arreglado.—Montevideo, Marzo 15 de 1900.—*Eduardo Monteverde—Pedro B. Hardoy - Claudio Williman.*—JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.—Montevideo, Marzo 20 de 1900.—Visto en las sesiones generales del 15 y 17 del corriente la petición última del doctor José M.ª Castellanos, presentada á nombre del Directorio de la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, así como el informe de la Comisión Especial de Tranvías, á que dió mérito: Considerando que la modificación propuesta á la tarifa de pasajes, mejorando el precio del transporte de «cuatro centésimos» hasta más allá de las Tres Cruces que fué el límite de la ciudad á que la Junta circunscribió su exigencia, para que sea ecuable, deben gozar igual beneficio á su vez, los que de la Unión regresen al Centro, en cuya virtud se resuelve sobre el particular: que desde la Unión hasta la estación del Cordón y viceversa, el valor de cada pasaje se fija en «cuatro centésimos». En cuanto á los demás puntos, atentos las conclusiones del informe emitido, se acuerda en primer lugar, aceptar la opción, durante el término de cuatro años, para el cambio de tracción animal por fuerza eléctrica, debiendo contarse el plazo de la concesión, en cualquier caso y circunstancia indefectiblemente, desde el dia en que el asunto se reduzca á escritura pública, y en segundo lugar deferir á las salvedades sobre paralelismo de vías pertenecientes á distintas Empresas, todo con sujeción estricta á lo expuesto y aconsejado por la Comisión Especial de Tranvías. Hágase saber á la Empresa y con su conformidad, pase á la Escribanía de Gobierno y Hacienda para que extienda el respectivo contrato, el cual deberá firmarse dentro de diez días á contar del de la notificacion.—*Iglesias*, Vicepresidente.—*R. V. Benzano*, Secretario.—SECRETARÍA GENERAL DE LA JUNTA E. ADMINISTRATIVA.—Montevideo, Marzo 23 de 1900.—En esta fecha notifiqué la resolución precedente al doctor José M.ª Castellanos, representante de la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, y á

los señores don Augusto Hoffman y don Enrique Harley, respectivamente Presidente y Secretario del Directorio de dicha Empresa, manifestando estar conformes con esa resolución.— *José M.ª Castellanos- Augusto Hoffman—Henry Harley- Pedro Fazzio*, Oficial 1.º Subsecretario.—Concuerda lo relacionado y transcripto, con el expediente respectivo, que original tengo en este acto á la vista para ser archivado en la Oficina á mi cargo, al que en caso necesario me remito de que certifico, así como de que los comparecientes señores Presidente y Secretario de la Junta Económico-Administrativa, continuaron diciendo: Que en los términos y condiciones que establecen los escritos, informes, resoluciones insertas y modificaciones que en ellos se contienen y de acuerdo con las facultades que confiere á la Junta la ley de 20 de Julio de mil ochocientos setenta y cuatro, otorgan en nombre de la misma á la Sociedad Anónima denominada «Tranvía á la Unión y Maroñas», la presente concesión por el término de veinticinco años á contar desde la fecha, para la explotación de las líneas por las calles que hoy recorre, y obligándose de la manera más formal al fiel cumplimiento de lo pactado que se halla contenido en los preinsertos escritos, informes, resoluciones y modificaciones. Y el señor Presidente y Secretario de la Sociedad indicada manifestaron que aún cuando se había convenido el plazo de quince días para el pago de los veinte mil pesos, precio acordado por esta concesión, hacían entrega en este acto, á mi presencia, al señor Presidente y Secretario de la Municipalidad, de la indicada suma de veinte mil pesos en monedas de oro sellado, de la que se dieron por recibidos dicho señor Presidente y Secretario, otorgando á la vez carta de pago en forma, obligándose por su parte la Sociedad Anónima «Tranvía á la Unión y Maroñas», á cumplir fielmente lo pactado, así como á abonar una suma igual de veinte mil pesos, en caso de optar dentro del plazo estipulado, por el cambio de tracción según lo propuesto en el escrito transcripto que obra de fojas treinta y cinco á treinta y siete inclusive, del expediente á que se ha hecho referencia y aceptado por la Municipalidad. En su testimonio, previa lectura y ratificación, así lo otorgan y firman en este protocolo con los testigos señores don Rafael J. Fosalba y don Agustín A. Musso, ambos de este vecindario, hábiles y de mi conocimiento de que doy fe. Esta escritura sigue inmediatamente á la exten-

dida con fecha treinta y uno de Marzo último, del folio treinta y dos vuelto al treinta y seis vuelto, bajo el membrete siguiente: «Número once.—Arrendamiento.—Doña Estanislada Techera de Brunet al Estado».—*Antonio Montero.—R. V. Benzano*, Secretario.—*A. Hoffman.—Henry Harley.—Rafael J. Fosalba.—Agustín A. Musso.*—Ante mí: *Elbio Estrada*, Escribano Auxiliar de Gobierno y Hacienda.—Concuerda fielmente la escritura testimoniada, con la original de su tenor que obra de fojas treinta y seis vuelto á fojas sesenta del protocolo de Contratos de Gobierno á mi cargo, llevado en el año de su referencia y al que en caso necesario me remito de que certifico. En fe de ello y de mandato de Su Excelencia el señor Ministro de Gobierno, doctor don Claudio Williman, según la superior resolución de fecha veinte y siete de Septiembre último, y para agregar á los antecedentes iniciados por la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas sobre concesión para el cambio de tracción eléctrica, expido el presente en papel común por ser de oficio, que signo y firmo en Montevideo á seis de Noviembre de mil novecientos cinco.

Francisco Sáez,
Escribano de Gobierno y Hacienda

Montevideo, Marzo 13 de 1906.

Excmo. señor Ministro de Gobierno, doctor don Claudio Williman.

Excmo. señor:

Juan Cat, Presidente del Directorio del Tranvía á la Unión y Maroñas, ante V. E. me presento y expongo:

Que habiendo recibido instrucciones de mis representados de Londres, de activar las gestiones relativas á la transformación de la tracción á sangre por la energía eléctrica de las líneas de esa Empresa, y en conocimiento que el expediente relacionado con ese asunto está á despacho de ese Minis-

terio, vengo por el presente a solicitar de V. E. quiera dignarse pasarlo en breve plazo á las Honorables Cámaras, que son las que deben resolver en definitiva sobre el plazo de la concesión y demás bases que requieren sanción legislativa.

Será justicia, etc.

Juan Cat.

MINISTERIO DE GOBIERNO.

Montevideo, Marzo 16 de 1906.

Elévese, con el Mensaje acordado, á la Honorable Asamblea General y avísese.

BATLLE Y ORDOÑEZ.
CLAUDIO WILLIMAN.

COMISIÓN DE FOMENTO.

Honorable Cámara de Representantes:

El movimiento de progreso en nuestro sistema de tracción de tranvías, iniciado por la concesión á las líneas de la Empresa «La Comercial» y continuado después por las Empresas del Tranvía Oriental y del Paso del Molino, prosigue su marcha hacia adelante y toca hoy el turno á la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, de solicitar la misma concesión que antes se otorgara á las demás.

Por el contrato sobre prórroga de concesión celebrado entre la Junta Económico Administrativa y la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, fecha 4 de Abril de 1900, se establecía en una de sus cláusulas que dicha Empresa podría optar por el cambio de tracción de sus líneas dentro del plazo de cuatro años, obligándose en ese caso á cumplir todas las cláusulas que se habían establecido para la Empresa «La Comercial».

Como se vé, el plazo para la opción vencía el año 1904, pero la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, basándose en la situación anormal del país en esa fecha y en ótras circunstancias, solicitó y obtuvo de la Municipalidad que el plazo para la opción empezara á contarse desde el 1.º de Agosto de 1903, fecha de la escrituración del contrato definitivo con la Sociedad «La Comercial».

Se presenta, pues, dicha Empresa solicitando el cambio de tracción dentro del plazo estipulado que vence en 1907.

Vuestra Comisión no tiene ninguna objeción fundamental que hacer á la aprobación solicitada para el nuevo contrato; la discusión á que dieron lugar las anteriores concesiones puso de manifiesto cual era la opinión casi unánime, respecto á las ventajas de esa mejora de carácter eminentemente económico y social. La Comisión no tiene, pues, necesidad de insistir sobre ese punto, á su juicio ilustrado ya de una manera suficiente.

En esta, como en las anteriores concesiones, vuestra Comisión ha ido un poco más allá de su deber estricto con el fin de beneficiar los intereses públicos, y no se ha limitado á informar sobre el plazo de la concesión, la cuestión servidumbre y la exención de derechos á los materiales, cosas todas que son de resorte legislativo, sinó que también ha involucrado en el cuerpo de la ley otras cuestiones que se relacionan directa ó indirectamente con aquellas y que en todos los casos representan una mejora sobre el servicio actual de tranvías.

El primer punto que fué objeto de estudio por parte de la Comisión es el que se refiere á la observación formulada por el Poder Ejecutivo, en el mensaje remitiendo este asunto, cuando dice: «Consecuente el Poder Ejecutivo con sus opiniones en los casos de las concesiones del Tranvía al Paso del Molino y Cerro y Oriental, se permite manifestar á V. H. que, á su juicio, debe agregarse á las condiciones establecidas por la Junta E. Administrativa, la de que la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas prolongue sus líneas cinco kilómetros más hacia las afueras.

«Como en los casos citados el Poder Ejecutivo al solicitar esta ampliación se funda en que uno de los mayores beneficios que deben prestar los tranvías de tracción eléctrica, es el de facilitar los transportes rápidos y económicos; y en que la ciudad de Montevideo está rodeada de núcleos de población

que necesitan ligarse á ella por esas vías, facilitando la residencia y el aprovechamiento de todas las ventajas que poseen, á los elementos de trabajo»;

La Comisión se encuentra en esta materia de perfecto acuerdo con el Poder Ejecutivo por las consideraciones expuestas por el mismo Poder y entró por lo tanto de lleno á estudiar la ubicación de ese ramal, que debe manifestaros, fué aceptado sin resistencia alguna por parte de la Empresa. De los estudios practicados, resulta que anteriores concesiones establecen la construcción de ramales al Cerro, al Paso de la Arena, á Sayago y á Colón (en dos concesiones), á Piedras Blancas y á Carrasco; con el plano de Montevideo á la vista resultan ya muy pocas las direcciones en que pueden extenderse ramales de tranvías sobre caminos construídos ó en construcción, y de estas pocas resulta la más importante á juicio de la Comisión, la que partiendo de la Unión sigue el camino del Manga en dirección á Maldonado, zona que será á no dudarlo dentro de poco el asiento de un tráfico considerable. Es en ese convencimiento que ella os aconseja la sanción del artículo 7.º.

Otra de las cuestiones que preocupó y sigue preocupando la atención de vuestra Comisión, es la cuestión servidumbre de vías, que como se sabe está á la espera de una ley general que logre obtener la supresión de los desvíos por lo menos en la ciudad vieja. En tal virtud y siendo notorio para todos los miembros de la Comisión que la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas había sido adquirida casi en su totalidad por la Empresa «La Comercial», procuró cerciorarse de la completa exactitud de ese hecho, y ver si siendo cierto podía obtenerse la supresión total de los desvíos de ambas Empresas en la ciudad vieja.

Como verá V. H. por los documentos adjuntos dirigidos al miembro informante de la Comisión, los esfuerzos de ésta han sido coronados de éxito, y en consecuencia os propóne la sanción del artículo 10 que establece la servidumbre obligatoria de vías entre cinco líneas de tranvías: Este, Reducto, Pocitos, Unión y Maroñas y Uruguayo, lo que ya supone un gran paso dado en el sentido que anteriormente indicábamos.—Supérfluo nos parece encarecer la bondad de la nueva mejora: el claro criterio de V. H. se dará cuenta perfecta de la enorme simplificación del tráfico y de la economía de tiempo que ella

significa, aparte de los muchos otros inconvenientes que viene á salvar.

El artículo 11 no se encuentra en las otras leyes similares, y su inclusión en ésta es debido á una solicitud de la Empresa á la cual la Comisión ha creído justo deferir.—La cláusula número 12 del contrato celebrado por la Junta Económico-Administrativa y la Empresa «La Comercial», fecha 18 de Diciembre de 1899, ampliada posteriormente por el contrato fecha 1.º de Agosto de 1903, determina que la Empresa no podrá suministrar energía eléctrica para luz y fuerza motriz, sinó para el funcionamiento de sus líneas y el servicio de los establecimientos anexos de su propiedad, como estaciones, hoteles, casas balnearias; como asimismo se permitirá á la Empresa el usufructo de la electricidad que produzcan sus dínamos al solo y exclusivo objeto de hacer funcionar otras líneas de tranvías si llegara á adquirirlas como única y legítima propietaria, después de obtener la concesión respectiva.

Ahora bien, habiendo sido adquirida la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas por «La Comercial», es claro que de acuerdo con la cláusula antes transcripta, la línea actual á la Unión y Maroñas puede tomar su fuerza motriz de la usina productora perteneciente á «La Comercial»; es por eso que ambas Empresas piden que esas cláusulas de los contratos reciban la ratificación legislativa con el solo y exclusivo objeto de evitarse ulterioridades desagradables, y habiendo apelado en ese sentido á la buena fe de la Comisión, ésta no trepida en aconsejaros prestéis vuestra ratificación á esa cláusula, en la forma propuesta en el artículo 11.

El resto de la ley, salvo lo que se refiere á tarifas, es exactamente igual á lo sancionado en las otras leyes análogas y no ofrece motivos á mayores explicaciones, las que si fuere necesario serán suministradas por el miembro informante de la Comisión.

Sala de la Comisión, Montevideo, Abril 20 de 1906.

Antonio Cabral—Luis A. de Herrera - Manuel B. Otero — Victor B. Sudriers — Domingo Arena.

COMISIÓN DE FOMENTO.

INFORME

Honorable Cámara de Senadores:

Ha sido elevado al conocimiento de V. H., con los antecedentes respectivos, el proyecto de ley sancionado por la Honorable Cámara de Representantes, relativo á la concesión que ha de acordarse por la Junta E. Administrativa de la Capital con la Empresa del «Tranvía á la Unión y Maroñas» para el cambio ó transformación de la tracción á sangre por la de energía eléctrica que la expresada Empresa se propone realizar en sus líneas de Tranvía.

Vuestra Comisión ha estudiado, con especial detenimiento, esos antecedentes y proyecto adjunto;—y, á su juicio, no se ofrece dificultad alguna para que el Honorable Senado se sirva prestar su aprobación al expresado proyecto, tal cual ha sido remitido por la otra Cámara.

Las disposiciones que en él se contienen, tanto en lo que son del privativo resorte legal,—cuanto en lo que se refieren á otras cuestiones que se relacionan más ó menos directamente con aquellas; tanto unas como otras de las disposiciones que contiene el proyecto, repite esta Comisión, son exactamente las mismas, son enteramente iguales á las que V. H. ha sancionado ya, en repetidos casos,—con motivo de otorgarse análogas concesiones á otras Empresas de tranvías.

Esta Comisión considera escusado agregar, por lo tanto—que la equidad y la lógica con las razones de interés público que determinaron el criterio legislativo liberal y uniforme al otorgar antes las aludidas franquicias y exenciones—obligan á esperar que en el presente caso procederá el Honorable Senado con igual criterio, pues que militan las mismas razones y se aspira á que sea cuanto antes práctico el mejoramiento rápido y económico de la locomoción urbana y sub urbana de la Capital.

Justo es hacer notar, sin embargo, que en el proyecto sometido hay dos disposiciones, que no se encuentran en las otras leyes similares,—porque su iniciativa y el éxito con ellas alcanzado, corresponde por entero á la ilustrada Comisión de Fomento de la otra Honorable Cámara.—Esas disposiciones son las contenidas en los artículos 10º y 11º del proyecto.

Por el primero,—tanto la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, cuanto la Empresa La Comercial, «quedan ambas obligadas á suprimir en absoluto los desvíos de sus lineas respectivas en la Ciudad vieja, desde la calle Andes inclusive hácia el Oeste, prestándose al efecto mútua servidumbre de vías».

Por el segundo (11.º)—Se declara qué las usinas de la Empresa La Comercial podrán suministrar energía eléctrica á las línèas del Tranvía á la Unión y Maróñas, siempre que aquella demuestre ante la Municipalidad ser la única y legítima propietaria de esta última Empresa.

Los fundamentos correspondientes á cada uno de esos articulos especiales, han sido expuestos, de un modo concluyente, en el informe de aquella Comisión,—que obra en el repartido adjunto;—por lo cual no teniendo la que habla, nada que agregar á ello, concluye por aconsejaros, como al principio, que prestéis vuestra sanción al proyecto de que se trata.

Sala de la Comisión, Julio 2 de 1906.

Martin Berinduague, Emilio Avegno,
Pablo De María.

MINISTERIO DE GOBIERNO.

Montevideo, Julio 20 de 1906.

Remito á esa Junta con los antecedentes la transcripción de la ley promulgada por el P. Ejecutivo con fecha 15 del corriente.

010163

PODER LEGISLATIVO.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General

DECRETAN:

Artículo 1.º Fíjase en setenta y cinco años el plazo de la concesión del tranvía á la Unión y Maroñas, plazo que deberá contarse desde el dia de la escrituración definitiva del contrato entre la Junta Económico Administrativa y la Empresa de dicho tranvía.

Art. 2.º Los materiales y herramientas destinados á la construcción de las vías, tren rodante, líneas eléctricas y establecimiento de las usinas y talleres, así como sus respectivas piezas de repuesto, podrán ser introducidas libres de derechos de importación durante los tres años siguientes á la aprobación de los planos.

Igual exención gozará la Empresa al finalizar cada diez años respecto á los materiales de renovación y conservación, siempre que su necesidad sea justificada ante el Poder Ejecutivo.

Art. 3.º Exonérase á la Empresa durante el plazo de la concesión del pago de toda patente de giro por sus máquinas ó motores destinados á la producción de electricidad para sus tranvías.

Art. 4.º La propiedad privada situada en la ciudad vieja de Montevideo, desde la calle Florida inclusive hacia el Oeste y con frente á las vías públicas por donde circularán dichos tranvias, queda sujeta á la servidumbre de establecimiento de pescantes ó soportes en sus muros ó fachadas.

Esta servidumbre será gratuita, pero por los perjuicios que produzca obligará á la Empresa á abonar las indemnizaciones correspondientes. Siempre que los propietarios de los muros ó edificios tengan que hacer obras que obliguen á remover

los pescantes ó soportes, esta remoción será hecha por la Empresa, á su costo, y mediante simple requisición de la Junta Económico Administrativa.

Art. 5.º La Empresa se compromete á prestar acatamiento sin reclamo alguno, á la ley general que se dicte sobre servidumbre de vías.

Las indemnizaciones á que pudieran dar lugar esas servidumbres entre las Empresas afectadas, serán avaluadas en caso de discordia por un tribunal arbitral compuesto por un miembro nombrado por la Junta Económico Administrativa y uno por cada Empresa interesada. En caso de empate, el tribunal arbitral será integrado con un miembro designado por Juez Letrado de Hacienda.

Del fallo arbitral habrá recurso de apelación en relación ante la Alta Corte de Justicia.

Art. 6.º La Junta Económico-Administrativa queda facultada para ordenar á la Empresa el levantamiento de rieles y líneas eléctricas en las calles en las que, á su juicio, sea necesario para la mejora del servicio público. Las compensaciones á que pudieran dar lugar esos levantamientos serán resueltas en la forma indicada en el artículo 5.º. El juicio sobre compensación ó indemnización no suspende los levantamientos dispuestos administrativamente, debiendo, no obstante, procederse con los depósitos y garantías establecidos por las leyes para los casos de expropiación por utilidad pública.

Art. 7.º La Empresa queda obligada á construír dentro del plazo de cinco años, á contar desde el día en que se promulgue la presente ley, un nuevo ramal que partiendo de la calle 18 de Julio (Villa de la Unión) en el punto donde la línea actual se desvía hacia la izquierda en direccion á Maroñas, se dirija en una extensión de cinco kilómetros por el camino del Manga rumbo á Maldonado.

Art. 8.º La falta de cumplimiento á lo establecido en el artículo anterior, será penada con una multa de mil pesos por cada mes de retardo, á beneficio de la Municipalidad.

Art. 9.º Toda prolongación ó ramal que se concediese con posterioridad para el servicio de la Empresa, formará parte integrante de la concesión principal, caducará contemporáneamente en la misma época que ésta y gozará de las mismas exenciones y derechos.

Art. 10. Dadas las relaciones comerciales existentes en la actualidád entre la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas, objeto de esta concesión, y la Empresa «La Comercial», quedan ambas obligadas á suprimir en absoluto los desvios de sus líneas respectivas en la ciudad vieja desde la calle Convención inclusive hacia el Oeste, prestándose, al efecto, mútua servídumbre de vías.

Art. 11. De acuerdo con la cláusula número 12 del contrato celebrado por la Junta Económico-Administrativa y la Empresa «La Comercial», fecha 18 de Diciembre de 1899, ampliado por el contrato fecha 1.º de Agosto de 1903, se declara que las usinas de la Empresa «La Comercial», podrán suministrar energía eléctrica á las líneas del Tranvía á la Unión y Maroñas, siempre que aquella demuestre ante la Municipalidad ser la única y legítima propietaria de esta última Empresa.

Art. 12. La tarifa á regir hasta la 1 a. m., será, como máximum, la siguiente:

Desde cualquier punto de la Ciudad al Oeste, hasta la terminación de la línea y viceversa $ 0;10.

Desde cualquier punto de la ciudad al Oste, hasta la Unión y viceversa, $ 0.08.

Desde cualquier punto de la ciudad al Oeste, por cualquiera de las líneas, hasta el Parque Nacional (camino 8 de Octubre) y y viceversa $ 0,04

Desde cualquier punto de la ciudad al Oeste, hasta la Playa Ramirez, y viceversa, 0.04.

Desde cualquier punto de la ciudad al Oeste, hasta el Camino Larrañaga y 8 de Octubre y viceversa $ 0.06.

Desde la Estación Cordón hasta la Estación Unión y viceversa, $ 0.04.

Desde la calle Ejido y 18 de Julio hasta la Union (Estación del Tranvía) y vice versa $ 0.06.

Desde el Parque Nacional hasta la Playa Ramirez y viceversa $ 0.04.

Desde la Unión (Estación del Tranvía) hasta la Playa Ramirez y viceversa $ 0.06.

Desde el Camino Propios hasta la curva de Maroñas y viceversa $ 0.04.

Desde el Camino Propios hasta el Hipódromo de Maroñas y viceversa $ 0,06

Desde la Unión (Estación del Tranvía) hasta Maroñas (Hipódromo) y viceversa $ 0,04.

Desde la Unión (Estación del Tranvía), hasta la terminación del ramal en el camino del Manga y viceversa, $ 0,05.

La tarifa para trenes extraordinarios, no podrá ser mayor del duplo del precio común. Esta cláusula no comprende los trenes que se contraten como expresos.

La Empresa queda obligada á conceder al público tarjetas mensuales á un precio que se concertará con la Municipalidad, tomando por base, como máximum, los precios que actualmente rigen en las demás Empresas para análogos recorridos.

Los estudiantes y colegiales que acrediten ser alumnos de cualquier establecimiento público, así como los carteros y mensajeros del Telégrafo Nacional, gozarán del beneficio de obtener tarjetas mensuales por la mitad del precio fijado. Es entendido que de ese beneficio gozarán durante todo el año.

La Empresa queda obligada, cuando las necesidades lo exijan, á juicio de la Junta Económico-Administrativa, á hacer circular por la mañana y tarde y á las horas que al efecto se convengan, trenes especiales para obreros, cuyas tarifas serán, como máximum, la mitad de las tarifas generales.

Art. 13. La Empresa se obliga á remitir anualmente á la Junta Económico-Administrativa, un estado demostrativo de las cuentas de Capital y Explotación, conjuntamente con el monto y la distribución del tráfico habido, á los efectos de la estadística, etc.

Art. 14. Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores, en Montevideo, á 11 de Julio de 1906.

Emilio Avegno,
1er. Vicepresidente.

M. Magariños Solsona,
1er. Secretario.

Dios guarde á esa Corporación muchos años.

CLAUDIO WILLIMAN.

A la Junta E. Administrativa de la Capital.

JUNTA E. ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Julio 21 de 1906.

Pase á la Escribanía de Gobierno y Hacienda para que formalice la respectiva escritura.

VIDIELLA

R. V. Benzano,
Secretario General.

ESCRIBANÍA DE GOBIERNO Y HACIENDA.

Montevideo, Agosto 6 de 1904.

Señor Presidente de la Junta E. Adminstrativa don Federico R. Vidiella.

Señor Presidente:

Adjunto el borrador y antecedentes de la escritura encomendada á esta Oficina, relativa á la Concesión sobre tracción eléctrica á otorgarse á la Sociedad Anónima Tranvía á la Unión y Maroñas.

Saluda á usted muy atentamente.

Elbio Estrada,
Escribano Auxiliar de Gobierno y Hacienda.

JUNTA E. ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Agosto 8 de 1906.

Con calidad de urgente, vista á la Dirección de Obras Municipales.

VIDIELLA.

R. V. Benzano,
Secretario General.

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

Montevideo, Agosto 16 de 1906.

Señor Presidente:

Enterado el infrascripto del borrador de escritura de concesión de tracción eléctrica á la Sociedad del Tranvía á la Unión y Maroñas, evacúa la vista que se le ha conferido manifestando que lo encuentra ajustado á las cláusulas de la concesión análoga otorgada á la Sociedad Comercial de Montevideo así como la ley respectiva.

HORACIO ACOSTA Y LARA.

A. Papini y Zas,
Secretario.

JUNTA E. ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Agosto 18 de 1906.

En consideración á lo expuesto por la Dirección de Obras Municipales, quedan aceptadas las bases de la referencia debiendo incluirse íntegramente en el acta correspondiente á la sesión de la fecha.

Vuelvan estas actuaciones á la Escribanía de Gobierno y Hacienda á los efectos dispuestos.

VIDIELLA.

R. V. Benzano.
Secretario General.

Las bases á que se alude son del tenor siguiente:

1.º Autorízase á la Empresa del Tranvía á la Unión y Maroñas para cambiar la tracción animal que emplea actualmente en las líneas de su concesión á sangre, por la electricidad.

2.º El sistema que se emplee en toda la extensión de las líneas será el «Trolley», de conductores aéreos, usándose columnas en la ciudad nueva á partir de la calle Florida hacia el Este.

En la ciudad vieja, es decir, de Florida hacia el Oeste, se adosarán á las paredes de los edificios, soportes ó pescantes en la forma y dimensiones que la Dirección de Obras Municipales conceptúe aceptables, debiendo á la vez indicar donde se ha de colocar el aparato suspensor del hilo y quedando la Empresa sometida á las responsabilidades que preveen las cláusulas 8ª y 10.ª en cuanto á perjuicios y demás accidentes.

3.º El hilo conductor se suspenderá á un altura mayor de seis metros, de brazos metálicos sostenidos por columnas de

hierro colocadas en el cordón (orilla) de la vereda, reuniendo condiciones de solidez y elegancia, con perfecto aislamiento los puntos de unión del conductor con los soportes y dispuesto el conjunto de tal modo que no contraste con el ornato público.

4.º El potencial eléctrico no podrá ser mayor de 550 volts de corriente contínua.

5.º Todo el material fijo y rodante que se emplee será de primera clase, nuevo y de último sistema práctico, su colocación y funcionamiento serán con arreglo á lo más adelantado en electricidad industrial, pero es entendido que se podrán utilizar los rieles existentes que puedan ser utilizables por encontrarse en buen estado de servicio. Los coches actualmente en uso podrán ser utilizados, pero á condición de que se enganchen siempre á los eléctricos, no pudiendo adaptárseles ninguno de los aparatos trasmisores de energía eléctrica.

6.º Los reguladores (reostatos) llenarán las mejores condiciones para poner en marcha el carruaje, detenerlo, cambiar la dirección, modificar la velocidad y actuar sobre los frenos eléctricos.

7.º Los carruajes tendrán además del freno eléctrico uno mecánico.

8.º En la colocación de los *feeders*, cables subterráneos y conductor aéreo, se tomarán las precauciones indispensables á fin de evitar las acciones electrolíticas sobre las cañerías de gas y de aguas corrientes, la influencia (inducción) en las líneas telegráficas y telefónicas y las descargas eléctricas al nivel del suelo, que pondrían en peligro la seguridad de las personas, siendo la Empresa responsable de los perjuicios que puedan ocasionarse.

9.º La velocidad de los coches no podrá ser mayor de diez kilómetros por hora en la ciudad vieja, quince de la calle de Ciudadela á las estaciones y veinte para afuera. Las Máximas velocidades de los coches ó carruajes eléctricos, serán determinadas en todo tiempo por la Junta Económico-Administrativa.

10. En general, deben tomarse todas las medidas de precaución y prudencia destinadas á evitar los inconvenientes ó peligros que provienen sobre todo de velocidad exagerada, ausencia de buenas señales, irregularidades en los electro motores.

insuficiencia de medios de detención, mala dirección, falta de aparatos de seguridad ó deficiencias en las uniones eléctricas.

11. El funcionamiento del nuevo sistema de tracción no debe originar obstáculos en la vía pública ni dificultar el tránsito, debiendo tomarse las precauciones convenientes al efecto en cuanto á la colocación de los rieles, conductores y soportes, Si durante la vigencia de esta concesión se adoptaran en otras ciudades aparatos reconocidamente útiles, destinados á garantir la seguridad del público, la Empresa estará obligada á emplearlos, poniéndolos en práctica inmediatamente.

12. Si transcurridos veinticinco años de explotación, hubiera en el Municipio otras líneas de tranvia de diferente sistema servidas por la electricidad, que hayan funcionado con éxito durante cinco años, la Empresa debe, si así lo dispusiera la Municipalidad, previo los informes científicos del caso, modificar su sistema dentro de dos años, contados desde la fecha del aviso, que será notificado en debida forma. Este cambio no podrá exijirse durante los últimos diez años de la concesión.

13. Terminado el plazo de la concesión quedarán á beneficio del Municipio en perfecto estado de conservación las vías, material rodante y canalización eléctrica. En cuanto á las estaciones, talleres, usinas y máquinas, el Municipio podrá optar entre comprarlas al precio de tasación ó quedarse con ellas sin abonar precio alguno, mediante una prórroga á la Empresa de quince años más en la concesión.

14. Tres años antes de vencer el plazo, la Empresa, con intervención de la Junta E. Administrativa, practicará un inventario estimativo de todos los bienes y pertenencias de la misma Empresa. Igual inventario formalizará tres años antes de vencerse la prórroga á que se refiere el artículo anterior, en caso de que la Junta hubiese optado por ella. En uno ú otro caso la Empresa entregará á la Municipalidad las líneas de tranvía según el último inventario y además el aumento que se haya producido en dichos bienes con posterioridad. Si la Junta opta por comprar las estaciones, talleres, usinas y máquinas al vencimiento de la concesión, deberá avisarlo á la Empresa con un año de anticipación. En caso de tal compra, la Empresa no tendrá derecho á que se le paguen otros bienes que los que se especifiquen en el inventario y además el

aumento que necesaria y racionalmente haya demandado el funcionamiento regular de las líneas de tranvías, con deducción de todo lo que debe quedar á beneficio del Municipio, según el artículo anterior.

15. La Empresa estará sujeta al Control y á los Reglamentos generales de Tranvías y á los especiales que dicte la Municipalidad, mientras no haya oposición con el contrato de concesión.

16. Las líneas tendrán una trocha de un metro y cuarenta y cuatro centímetros.

17. El personal de la Empresa estará compuesto por lo menos en sus dos terceras partes de ciudadanos orientales.

18. Estará obligada á mantener en buen estado el pavimento de las calles que recorran sus líneas en el espacio que comprendan sus rieles y cincuenta centímetros á cada lado de estos.

19. Si la Junta cambiase el pavimento, sería de cuenta de la Empresa, la parte comprendida entre los rieles más cincuenta centímetros de cada lado.

20. Los planos definitivos con todos los detalles necesarios para el cambio de tracción, deberán ser presentados á la Municipalidad dentro de los seis meses de escriturado este contrato y á los efectos de su aprobación por la Dirección de Obras Municipales. El tiempo que se tome esa Dirección para su estudio y resolución definitiva se llevará en cuenta á favor del concesionario á los fines de lo establecido en los artículos de este convenio.

21. Antes de librarse la línea al servicio público, se realizará una inspección general y prueba oficial con intervención de la Corporación Municipal á fin de comprobar si se han cumplido las condiciones establecidas anteriormente.

22. La Empresa abonará á la Municipalidad $ 20.000.00 oro, en el acto de firmarse esta escritura, y, además mensualmente el tres por ciento de sus entradas brutas procedentes del tráfico, durante el término de 25 años y el tres y medio por ciento también mensual por todo lo demás del plazo de la concesión

23. A los efectos de lo dispuesto en la base anterior de esta escritura se entiende por producido de las entradas brutas procedentes del tráfico, lo proveniente de pasajes, cargas, avisos y uso común de vías.

JUNTA DE VEC
BIBLIOTECA
JOSE ARTIGAS

24. Entregará á la Junta E. Administrativa cincuenta tarjetas de libre tránsito válidas para todas sus líneas. A los miembros de la Junta y á su Secretario General, á los efectos del libre tránsito les servirá de distintivo su medalla municipal.

25. Dentro de los tres años siguientes á la escrituración se abrirán al servicio público las líneas, pudiendo prorrogarse el plazo por un año más, siempre que motivos de fuerza mayor justificados, hayan impedido su terminación.

26. La falta de cumplimiento á lo dispuesto en el artículo anterior (25) hará incurrir á la Empresa en una multa de $ 25.000,00 á beneficio de la Municipalidad y 1.000,00 por cada mes de retardo.

FIN